

# EL ISLEÑO

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y LITERARIO.

PALMA.—Imprenta y Librería de Gelabert.—MANON.—D. Matías Mascaró.—IVIZA.—D. Joaquín Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION. En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demás puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

## DE LAS COMUNICACIONES ULTRAMARINAS.

Hoy, que desaparecen las distancias, gracias á los incesantes proyectos de la industria y al desarrollo del comercio, y que los continentes y los mares se cruzan en alas del vapor, confundiendo los pueblos á impulso de las locomotoras y uniéndose estrechamente las regiones que separaba el dilatado Atlántico por medio de las naves que anima la aplicación maravillosa de Fulton, hondo rubor nos causa confesar que España con un pasado marítimo digno de un gran pueblo y con un porvenir que sería consoladora actualidad, si mas levantadas aspiraciones animasen á sus repúblicas, no ha cuidado con el solícito afán que debiera y que debiera y que le aconsejan pasadas glorias, altos intereses políticos é imprescindibles necesidades económicas, de la regeneración de su marina, del incremento del comercio y de la conservación de sus ricas y codiciadas posesiones ultramarinas.

No cumple á nuestro intento reseñar las hazañas marítimas en que nuestros pasados hicieron gala de su heroica fortaleza, peleando heroicamente de consuno con denodados adversarios, con la encontrada fuerza de los vientos y con la cólera de los mares, indomable valor que unido á la práctica y á la inteligencia que alcanzamos en el arte de marear, nos hizo dueños absolutos de los mares, ni mueve nuestra pluma el deseo de relatar como una reina española y carabelas españolas llevaron al Genovés al descubrimiento del Nuevo-Mundo; porque ni estos altos hechos, ni la influencia de nuestra marina militar, ni la preponderancia de la bandera comercial de España en todas partes conocida, bastarían á consolarnos del presente que alcanzamos, y así, como no es bien mostrar orgullo por triunfos que pertenecen á nuestros pasados, ni anatematizar los desaciertos que nos han legado la pobre actualidad que cabe á nuestra importancia política y á las posesiones que tenemos en todas las partes del mundo; creemos prudente y razonable en cambio no omitir medio alguno para examinar cuáles sean los medios á que hemos de recurrir para que nuestras posesiones ultramarinas continúen siendo joyas de nuestra patria, sus pueblos hermanos de los nuestros y las relaciones entre la metrópoli y sus hijas del Atlántico cuna del mútuo comercio y navegación que á entrambas regiones debe unir.

Si las grandes líneas de vapores establecidas en todos los mares han sido en tiempos de paz origen del desarrollo del comercio entre los pueblos que unen con estrechos lazos, no cabe duda que en días de guerra y en situaciones amenazadoras será mayor su importancia, lo propio para el comercio inquieto y deseoso de conocer el resultado de sus operaciones y la situación de todos y cada uno de los mercados que sirvan de base á sus empresas, como para el Estado que debe saber imprescindiblemente cuanto ocurra en el mundo y en las regiones en las cuales se encuentren diseminadas sus provincias ultramarinas. Estas razones cuya evidencia nos induce á ser breves, bastan á demostrar con cuánta falta de tacto y de prevision hemos obrado al abandonar en manos del gobierno la

única línea trasatlántica de vapores que poseemos y las censuras en que vamos á incurrir si prontamente en fuerza de actividad y guiados por la enseñanza que nos ofrecen otras naciones, no unimos cuantos elementos sean precisos para organizar bajo ancha escala las comunicaciones postales con nuestras Antillas satisfaciendo así lo que exigen imperiosamente nuestras relaciones políticas en los Estados Unidos, el porvenir de nuestro comercio y la necesidad siempre creciente de rápidas comunicaciones, que requiere el alto desarrollo que miden en nuestra época los intereses materiales de los pueblos.

En la marcha progresiva que alcanzan todas las naciones, España es desgraciadamente la que adelanta con pasos mas tardíos y con menor fuerza y decidida voluntad por la gloriosa senda que con ánimo resuelto recorren otros pueblos. Basta á nuestras miras consignar este hecho evidente, si quiera nos sea doloroso confesarlo, sin tratar de investigar si debe atribuirse á luchas políticas que nos han dividido, al estado económico de nuestra patria, ó á la influencia que sobre sus hijos ejerce el clima meridional de que aquella goza. Pero aunque dejemos de entrar en la discusión de las cuestiones que acabamos de apuntar no es menos evidente, que pudiendo sacar algún partido de la tardía marcha con que se plantean en España progresos é innovaciones ya aclimatadas en otros países, buscando provechosa lección y adecuada enseñanza en el desarrollo y distintas modificaciones que la práctica de aquellos progresos é invenciones haya señalado en otros pueblos, á fin de no participar de los ensayos infructuosos y de los gastos estériles que origina el planteamiento de una nueva organización económica ó industrial, cerramos, para que así nos suceda, la puerta á todo estudio y exámen, que pudiera iluminarnos en las empresas que van á iniciarse y desatendiendo los resultados que estráños países nos ofrecen en su desenvolvimiento inauguramos nuestros progresos siguiendo el vicioso cauce que emprendieron los que por vez primera y ya en época apartada inauguraron organizaciones mil y mil veces provechosamente modificadas. ¡Error gravísimo de que nos ofrece comun ejemplo la mayor parte de los sistemas y progresos iniciados en España!

Así aconteció al establecer nuestra línea de vapores trasatlánticos. Deber fué del gobierno que tan noble intento pensó realizar volver sus ojos á la Inglaterra, á la Francia, á los Estados Unidos, al Austria y á la misma Turquía, para inquirir cuál era el sistema que estas naciones habían aceptado para establecer sus líneas postales de vapores y cuáles las modificaciones que en la práctica habían sufrido sus diversos sistemas. A obrar así, es evidente que no se hubieran cometido los desaciertos económicos que hemos presenciado en nuestro país; á obrar así otro muy diverso que el actual fuera el estado de de nuestro servicios trasatlánticos y muy distintos por cierto los beneficios que de su establecimiento hubieran allegado nuestras relaciones con las Antillas y el comercio de entrambas regiones.

La Inglaterra que según la opinion de entendidos economistas y profundos políticos es un país práctico, y su gobierno co-

mo su país, positivista y calculador, es la nación que menos apego muestra á las teorías y mayor afecto á los hechos que formula la experiencia, estudiando constantemente sus cuestiones político-económicas bajo el punto de vista de sus resultados financieros. Porque es así; en los pueblos que nos ocupan jamás el gobierno invade el terreno que pertenece á la iniciativa individual ó colectiva, y nunca el Estado se entromete ni á fabricar, ni á comerciar, porque los hombres ilustres que ocupan el poder no ponen en olvido que el gobierno ni por su condición de ser, ni por sus elementos constitutivos podrá luchar jamás ventajosamente con la industria privada. La Inglaterra, pues, comprendió desde luego que sus servicios marítimos postales ofrecerían mayor economía y mejores resultados, en manos de compañías subvencionadas que desempeñados por el gobierno, y como los resultados corroboraron tal creencia, de aquí el aumento progresivo de sus comunicaciones por medio de buques de vapor, de aquí el creciente y rápido desarrollo que han alcanzado la inmensa red de servicios marítimos postales, todos subvencionados y que hoy cruzan por todos los puntos del globo, devolviendo sus sacrificios y de su conducta tan generosa como inteligente.

En los estudios de índole igual al que nos ocupa, los números son mas elocuentes que los comentarios, y como prueba de la verdad que encierran los que respecto á la Inglaterra hemos asentado en el párrafo anterior, creemos conveniente apuntar los que siguen. En 1851 la suma total de las subvenciones acordadas por el gobierno inglés á diferentes compañías postales se elevaba á 72.742,500 reales, mientras que en el año anterior de 1850, no excedía dicha suma de 62.929,000 reales. Los gastos que pesaban sobre el Almirantazgo inglés, por los servicios postales que efectuaba por cuenta de la administración, se elevaban en 1851 á 8.207,100 reales, siendo así que ascendían dichos gastos á la suma de 13.494.600 reales, en el año anterior de 1850.

Importa desde luego, antes de pasar á ocuparnos de los servicios postales de otras naciones, convertir nuestra atención sobre resultados de inmenso interés que nos ofrece el desarrollo y estudio de las líneas postales de vapores que hoy cruzan de una manera regular y á horas casi fijas por todos los mares del mundo el autorizado pabellón de Inglaterra. Las compañías subvencionadas reciben por milla recorrida una cantidad en extremo económica, como es por ejemplo la de 53 reales, que acepta la compañía Cunand por cada milla que navegan sus vapores. La compañía Peninsular-Oriental cobra por subvención 18.905,000 rs. y como el producto postal de sus buques produce 16.296,870 reales, su servicio solo cuesta al Estado 2.608,130 reales. Dicha compañía posee hace un año 51 buques, de los cuales se encontraban en actividad 44, midiendo aquellos 65,610 toneladas con una fuerza en caballos de vapor 15,610. Estos datos según hemos manifestado, bastan para demostrar la inmensa importancia de las líneas marítimas postales de Inglaterra, la preponderancia que miden, la economía

que proporciona al gobierno y el fructífero elemento que procuran, tanto por el desarrollo de la marina, como relativamente al progreso de las diferentes é importantísimas industrias que toman parte en la confección del variado y costoso material de un buque de vapor.

Si los datos que acabamos de apuntar, que sin comentario alguno presentamos á la consideración de las personas competentes en las cuestiones que tratamos, no basta á evidenciar que los beneficios y progresos que acusan los servicios postales de vapores en Inglaterra solo puede alcanzarlos la industria privada, y que son altamente reproductivas las subvenciones que les concede el gobierno por inmensas que las mismas aparezcan á los que dudan de las transformaciones económicas y del vuelo que prestan al comercio los rápidos sistemas de comunicaciones marítimas que el progreso de la industria realiza en los tiempos que trascurren, extraeremos en nuestro apoyo algunos de los datos que encontramos en varios documentos oficiales del gobierno inglés.

En 1849 se estudió la influencia que sobre las transacciones comerciales en el Mediterráneo había el servicio de vapor de la compañía Peninsular-Oriental, y al compararse las habidas antes de establecer los buques, con las que tuvieron lugar al finalizar el año de 1846 relativamente á los puntos en que hacen escala los vapores, acusan los datos estadísticos un aumento de 120.000,000 de reales. Las exportaciones inglesas para la Turquía y la Siria, de objetos y productos elaborados, llegaban apenas en 1829 á 56.868,400 reales, habiéndose elevado en 1840, á 117,220,900 reales. En los ocho años sucesivos han ascendido á los valores que anotamos á continuación:

1841.	164.723,400 reales.
1842.	184.983,900
1843.	230.175,600
1844.	286.923,200
1845.	284.290,900
1846.	201.674,300
1847.	277.873,400
1848.	292.246,700

El mismo progreso que acusan estos datos y que han aumentado sucesivamente á la par que se han desarrollado los grandes perfeccionamientos que han surgido y continúan surgiendo en la navegación marítima por medio de buques de vapor, ha actuado respecto á las exportaciones inglesas para el Egipto. El valor de las mismas, que solo se elevaba en 1829, á 5.930,500 reales, acusan los aumentos que siguen en los años que se anotan.

1840.	7.906,300 reales.
1847.	53.830,800
1848.	50.987,600

Condensando los resultados que formulan los datos estadísticos que hemos expuesto, queda demostrado un aumento de 414 por 100, para las exportaciones inglesas en la Turquía, comparando los datos del año 1829 con los de 1848, y un aumento de 143 por 100, si se aceptan como punto de partida los datos de 1840. Relativamente al Egipto el aumento ha sido de 760 por 100 en el primer caso y de 696 por 100 en el segundo.



En vista de los resultados que acabamos de consignar y de los progresos comerciales que ha allegado la Inglaterra del establecimiento de sus líneas marítimas postales, es evidente que al compararse con las cantidades que á dichas compañías concede el gobierno inglés, pocos, muy pocos ejemplos podrán ofrecernos los estadistas que con mayor elocuencia patenticen resultados insatisfactorios, bajo cualquier punto de vista que se consideren. Y si bien se comprende desde luego que la creación entre dos países de un servicio de buques de vapor, debe originar un aumento notable en el comercio de los pueblos que enlazan, el desarrollo que en la práctica han alcanzado las relaciones comerciales creadas por el sistema de comunicaciones de que tratamos, no se comprendería si la estadística oficial dejase de confirmarlo.

Dueño en Inglaterra el interés particular de las compañías postales de vapores, la marina mercante de vapor se ha transformado de una manera notable y mide hoy un desarrollo que no atestiguaría ciertamente, si hubiesen continuado aquellas en manos del gobierno. Con la aplicación de las hélices como propulsores de sus buques de vapor y aprovechando las grandes ventajas que ofrece el hierro á los armadores como elemento de construcción, las cuales no pueden utilizar los buques de guerra, se han aceptado en la construcción de los cascos proporciones, que han destruido por completo las analogías que existían en otras épocas entre los vapores mercantes y los de guerra. Por estas razones la Inglaterra, siempre dócil á los consejos de la práctica y amante siempre de resultados económicos, ha relevado sucesivamente á las compañías postales de su antiguo compromiso de construir sus buques de vapor, que en el caso de guerra pudiesen armarse en un breve plazo, porque ha comprendido que al obligar á las compañías á construir con mejor solidez sus vapores, les forzaba á un mayor costo de elevados, puesto que se veía la necesidad de emplear metales de suficiente solidez para una empresa comercial. Además, en una investigación efectuada por el Almirantazgo inglés se ha demostrado que es imposible enlazar armónicamente las exigencias de la marina militar con los intereses de las compañías postales, y que aun en caso de guerra, es conveniente dejar aquellas en completa libertad, pues es indudable, que un vapor correo subvencionado debe poseer una marcha mas veloz que un buque militar, y por lo tanto, que el gobierno en el caso que suponemos, no será el que menos ventajas reporte de la velocidad de los vapores correos.

Queda, pues, sentado que en todas las naciones en las cuales se establezcan líneas marítimas postales, importa aceptar las reglas que en fuerza de estudio se han establecido en Inglaterra, y que después de imponer á las compañías las condiciones de marcha y de seguridad que exijan sus servicios, es preciso dejar á las mismas amplia libertad en la construcción de sus buques seguros de que una justa solicitud hacia sus intereses les conducirá por el camino que la ciencia y la práctica de consuno les aconsejen como mas favorable. Si estudiásemos la construcción de los vapores que van empleando las compañías postales fácilmente podríamos probar la verdad del aserto que acabamos de consignar; pero por no internarnos en un terreno que pudiera ofrecer estrema aridez para la mayor parte de nuestros lectores, renunciaremos á tal intento, contentándonos tan solo con insertar un estado publicado por el Times, relativamente á la influencia que ejercen las dimensiones de los buques en las navegaciones de dilatados trayectos, como son los de Inglaterra á la Australia, y que explican por ejemplo las razones que mueven á las compañías de correos marítimos á aumentar sucesivamente las dimensiones de sus buques, conduciéndolas á la construcción de paquetes verdaderamente colosales.

«Hé aquí el estado al cual nos referimos:

	Número de días empleados en la navegación.	
	1852	1853
Buques que no llegan á 200 ton.	137	133
de 200 á 300 »	122	122
de 300 á 400 »	123	113
de 400 á 500 »	118	112
de 500 á 600 »	113	112
de 600 á 700 »	107	103
de 700 á 800 »	108	101
de 800 á 900 »	103	100
de 900 á 1000 »	102	95
de 1000 á 1200 »	96	91
de 1200 hacia arriba.	91	90

Apuntados ya algunos de los hechos mas culminantes que se refieren á la importancia de las líneas de correos marítimos, á los resultados que procuran al comercio y á su organización, en un país tan entendido en este género de empresas, como es la Inglaterra, poca novedad podrá ofrecernos la ampliación de igual estudio á las demás naciones. En ellas veremos al fin aceptados iguales principios y análogas organizaciones; pero aunque así sea, dejando aparte los Estados Unidos, cuyos inmensos *steamers* devoran en breves días la inmensidad del Océano, podría rehusarse en Europa la audacia y la esfera de absoluta libertad en que se mueven todas las instituciones que brotan en un país verdaderamente extraordinario, creemos conveniente trazar con extrema brevedad el origen y desarrollo que en otras naciones han cabido á las empresas postales marítimas.

En Francia, el gobierno pidió á las cámaras repetidos créditos, para construir vapores y organizar servicios postales, pero por mas millones que se le concedieron y por mas actividad que se desplegó, jamás le fué dado alcanzar resultados benéficos para el comercio francés. El gobierno y sus ingenieros se engañaron lastimosamente: los servicios postales en manos de la administración presentaban un déficit á fines de 1849 de 10.922,682 reales, sin deterioro del capital invertido, ni su interés anual, ni su seguro, resultado tanto mas digno de interés, si no se pone en olvido que el gobierno en un principio, completamente ilusionado se prometía después de deducidos todos los gastos, un beneficio líquido de 600,400 reales. Este hecho basta por sí solo para probar una vez mas lo que en el transcurso de este artículo hemos manifestado repetidas veces; es decir, que el gobierno en todos los países es impotente para desarrollar empresas comerciales, y que con su administración, con sus fórmulas y sus empleados, solo consigue resulta los negativos, completamente opuestos á los que alcanza el interés individual. La hora del desengaño llegó aunque tardía para el gobierno francés: el Estado cedió el campo á las compañías subvencionadas y desde esta época datan los progresos de las comunicaciones postales en Francia.

En 1836 se constituyó la compañía del Lloyd Austriaco, y esta compañía que es en la actualidad una de las mas importantes, tanto por el inmenso material que posee, cuanto por la numerosa red de comunicaciones que sirve, solo cuenta progresos notables en su desarrollo, porque desde su origen vivió en completa y absoluta libertad. Si el gobierno austriaco no le concedió ninguna subvención, en cambio le acordó el monopolio de la navegación por buques de vapor, prestando á la compañía del Lloyd un interés mínimo de cuatro por ciento. Al mismo tiempo acordó á la sociedad el valor que podía producir el transporte de la correspondencia relevando de todo derecho á la introducción el material que necesitase sumas de consideración ó garantizando á los capitalistas que prestaban á la empresa del Lloyd, sin imponer condición alguna respecto á la construcción de sus buques, ni mezclarse en las tarifas de pasajeros y mercancías. Los principios económicos que profesamos, si bien pueden contemporizar con algunas de las franquicias concedidas por el Austria á la

compañía marítima del Lloyd, nos fuerzan á condenar los monopolios de que le hizo dueña la condescendencia del Austria. Pero, así, somos de parecer que esta nación anduvo mas acertada que la Francia, la España y otras varias, al plantear sus servicios postales: creemos que nada es mas opuesto á las prescripciones de la ciencia económica y mas ruinoso para los intereses públicos, que el sistema que acepta al Estado como industrial, naviero ó agente comercial.

En el Imperio Otomano la compañía de los Laraff, se estableció sin subvención alguna, formándose en cambio una asociación mixta entre el gobierno y sus accionistas: el Estado presta á estos sus marineros y los recursos que poseen sus arsenales, pudiendo en cambio utilizar aquel los vapores de la compañía siempre que así lo exijan sus atenciones. En Rusia existen servicios postales marítimos despendados por buques de la marina imperial. Creemos inútil manifestar cuáles son las tendencias en que se apoya el sistema marítimo postal que rige en Rusia y nos dolería igualmente exponer los motivos del que se planteó en el Imperio Otomano, porque teniendo en cuenta cuál fué la importancia marítima y cual su estado actual, no puede sernos grato consignar que yace debilitada y exánime la marina de otra nación que no guarda ni memoria de su pasado, siquiera este relato nos proporcionase el placer de registrar hechos heroicos, que brillan con viva luz en los anales de la marina militar.

El fin que nos ha inducido á escribir este artículo nos mueve á terminarlo; fué aquel, llamar la atención del gobierno y de los españoles que viven en nuestras ricas y apartadas provincias ultramarinas sobre la urgente necesidad de organizar bajo estensa escala las relaciones marítimas entre la Metrópoli y sus hijas del Atlántico; hemos dicho que razones políticas de alta valía así lo aconsejan y que así lo solicitan el porvenir de nuestra marina, el orgullo nacional, que todo pecho español quilatará fácilmente. Enemigos declarados de que el Estado abandone los altos deberes que su representación le impone, dijimos desde luego que condenáramos el sistema bajo el cual se han inaugurado en España los servicios marítimos postales, pero amantes de nuestra dignidad nacional hasta el fanatismo, hemos preferido probar la razón que nos asiste para sustentar tal creencia, buscando datos y enseñanza en otros países, que valernos de las armas que de acerado temple, nos hubiere ofrecido el exámen de la única línea de vapores trasatlánticos que poseemos. En consonancia con el carácter especial de este artículo, solo hemos acudido á la ciencia, jamás á la pasión, á odios mezquinos, ó á interesadas miras, porque es así, razones creemos haber asentado, y no dirigido críticas ni ataques á quien en la práctica ó bien en el terreno teórico muestre desapego ó espulsion hacia nuestro modo de ver en la cuestión que nos ha ocupado.

Para resumir diremos, que los servicios postales marítimos, son empresas comerciales, que se agostan en manos del gobierno, encontrando tan solo fructífero desarrollo en poder del interés individual ó colectivo. Que este último es el único que puede luchar con la concurrencia que hagan surgir las empresas. Que en el estado de nuestro comercio solo puede llevarse á cabo el establecimiento de vapores correos por medio de subvenciones que les acuerde el Estado, subvenciones que en ningún caso pueden ser estériles para aquel porque se indemniza de ellas con creces por el desarrollo progresivo de las rentas de aduanas originado por el aumento del transporte de mercancías y de viajeros, por el trabajo que procuran á diferentes industrias las compañías de vapores, por el aumento de la correspondencia y por mil razones políticas de fácil apreciación.

Antes de concluir es bien consignar que dejamos sin discutir una cuestión gravísima y que se contrae al establecimiento del

servicio de los correos marítimos: nos referimos á la disyuntiva en que encuentran los gobiernos ó de tratar directamente con una compañía ó de admitir para estos servicios el sistema de adjudicaciones públicas. Sostenedores autorizados cuentan ambos sistemas; razones de gran valía exponen sus defensores: nosotros después de haber estudiado esta cuestión no tendríamos inconveniente en decir cuál es nuestro campo, pero antes de exponer lo que sobre tal controversia se nos alcanza, sería preciso entrar en prolijas consideraciones que nos darán materia para otro artículo.

JOSÉ CANALEJAS Y CASAS.

(Ambos continentes.)

Del periódico *La Tutelar* copiamos el siguiente artículo:

#### VENDEDORES AMBULANTES.

Son infinitos, no tienen cuento los perjuicios, vejámenes, trabas y obstáculos que á cada paso se oponen al desarrollo del comercio de España. No bastan los crecidos impuestos con que acude á levantar las cargas públicas, ni la legislación fiscal á que está sujeto, ni los entorpecimientos de las aduanas, ni los inconvenientes de los aranceles; otro mal no menos funesto y de consecuencias harto sensibles hace ya muchos años que tiene lugar en nuestro país y que con relación al comercio en general, está ocasionando perjuicios de una entidad inmensa que disminuyen el tráfico y causan pérdidas de las que también el Erario público ha de resentirse si muy pronto, y con la necesaria energía, no se pone remedio al mal que vamos á señalar.

Los vendedores ambulantes que con toda clase de mercancías, así en las grandes ciudades como en los pueblos pequeños y hasta en los deshabitados, pululan en número muy crecido, son otros tantos obstáculos que frustran y quitan al comercio establecido la regularidad en las operaciones, alterando completamente el carácter de las transacciones, malogrando los esfuerzos del trabajo y de la inteligencia y haciendo imposible, en fin, el ejercicio de una profesión que, como todas, necesita cierto método y estabilidad para desarrollarse en términos razonables.

Lo mismo el comerciante en grande que el humilde mercader, que mantienen en sus establecimientos una numerosa familia, dependientes, mozos, etc., etc., se ven precisados á pagar muchas creces insostenibles, y á sostener un arrendamiento crecido, sin contar con los gastos materiales de la dependencia que van aumentando cada día á medida que las exigencias del lujo y de la moda hacen progresos entre nosotros.

El vendedor ambulante, por el contrario, con un capital insignificante y que casi nunca es suyo; habitando quizá en una buhardilla; manteniéndose pobremente; vistiendo con miseria y sin que pague un real de contribución, anda á sus anchuras, priva al comercio de sus transacciones regulares, malvende sus mercancías, emigra ó desaparece cuando tal vez se ha comido lo que no era suyo; vive sin ningún género de responsabilidad; hace con ventaja la concurrencia al comerciante establecido colocándose hasta en las mismas puertas de su tienda, y causa con tal motivo grave daño á muchos intereses y á veces la ruina de algunos.

No somos nosotros de los que piden un exclusivismo antisocial para determinadas clases ni nos agrada que las industrias sean encerradas en un círculo estrecho; pero si queremos que á todos esos vendedores ambulantes que tantos perjuicios causan al comercio regular se les obligue á tener una residencia fija en las poblaciones, y que por tanto queden sujetos á pagar en la proporción que les corresponda las contribuciones que satisfacen los que no se hallan en su caso, al propio tiempo que miran sus especulaciones entregadas á manos inabiles y á personas que no mirando mas que á cubrir una limitada necesidad, perjudican notablemente á cuantos tienen establecimientos fijos.

En muchas ocasiones los comerciantes de las poblaciones numerosas se han quejado á las autoridades respectivas de los males que vamos exponiendo: algunas veces su razón ha sido atendida y puesto el remedio conveniente; ya prohibiendo el tráfico de los espresados ambulantes; ó en otro caso, matriculándolos y obligándoles así al pago del subsidio industrial y de comercio; pero



como entre nosotros duran poco las cosas que tienen alguna utilidad, se han olvidado ya aquellas determinaciones con cuyo abandono los vendedores ambulantes crecen y se multiplican hasta el extremo de ser ya en Madrid y en otros puntos una necesidad apremiante el tomar una determinación seria que corrija abuso tan lamentable. La invasión es completa por parte de aquellos traficantes; las plazas, las calles, las habitaciones, todo es terreno á propósito para ejercer eso que ni aun puede llamarse industria porque carece de todas las condiciones regulares. Como los jitanos ó como los árabes, cualquier lugar es bueno para tomar posesión de él, operar en él, no arraigarse sino vivir con el carácter de una movilidad constante, y levantar el campo cuando mejor cuadra á sus intentos. Como los nómadas, todo país es suyo y se creen dispensados de acomodarse á las reglas de buen gobierno.

Tales son el carácter y las costumbres de los vendedores ambulantes de que nos estamos ocupando. Comprendemos su existencia allá en las pequeñas aldeas, en los despoblados y caseríos que se encuentran distantes de las poblaciones, porque la necesidad puede reclamarlos allí; pero consentirlos en un solo pueblo en donde haya establecimiento fijo que espanda mercancías de la especie que ellos venden es una cosa que no debe existir, si ha de tenerse en algo el respeto que se merecen las industrias que se constituyen con un carácter legal, y por tanto de pública garantía.

Conviene, pues, que las autoridades adopten una medida pronta y eficaz que corte aquel abuso; y al efecto deben comenzar por hacer una matrícula en la que estén comprendidos todos los que actualmente se dedican al tráfico ambulante. Hecho esto, debe obligarse á que se sitúen en portales ó tiendas que sean su residencia fija, y que con arreglo á la importancia de su industria se les imponga una contribución con la cual ayuden á los demás comerciantes y mercaderes á llevar la pesada carga que hoy soportan con perjuicio de sus particulares intereses y de la clase misma.

Nosotros esperamos que por los gobernadores de provincia ó por las autoridades á quienes compete, se adopte una medida general que libre al comercio del país de los males que constantemente sufre por esa multitud de vendedores ambulantes que, esparcidos por todas partes, trafican dónde y cómo les place, sin conocer ley á que estén sujetos, y ocasionando graves perjuicios al comercio que se ejerce con regularidad y que se acomoda á las prescripciones que rigen con arreglo á la ley de subsidio y de otras disposiciones. — *Pablo Martínez.*

Por copia,

P. J. GELABERT Y POL.

MADRID 10 de octubre.

Relativamente al relevo del señor marques de Turgot de su cargo de embajador de Francia en esta corte, leemos en una carta de París fecha del 3:

«Nuestro representante en esa corte va á ser reemplazado por el general Canrobert, una de las personas mas queridas en el ejército, y de las que el Emperador estima particularmente. No diré á ustedes nada acerca de su educación militar, que adquirió en la escuela permanente de la Argelia al mismo tiempo que las celebridades de la época. El primer acto importante de su vida política fue la adhesión al golpe de estado del 2 de diciembre. Cuando la Francia envió sus legiones á la Crimea, el general Canrobert iba á las órdenes del vencedor de Alma, encargándose del mando del ejército por la retirada del mariscal Saint-Arnaud, que terminó su carrera gloriosamente. Los triunfos de Balaclava é Inkerman, los combates sostenidos con energía por los sitiadores de Sebastopol y los trabajos de sitio continuados con una perseverancia digna de héroes de la antigüedad, revelan las cualidades del general en jefe que adquirió una gloria incomparable al renunciar el mando del ejército y ponerse á la cabeza de una división.

Este acto imprevisto, que descubre la abnegación, la modestia y la dignidad de un hombre que, poseyendo la elección y la confianza del ejército, cedia el mando porque lo creía necesario para el resultado de las operaciones, le valió las mas respetuosas simpatías; y los franceses, que comprendieron cuánto había hecho inspiran-

do al ejército la paciencia necesaria para sufrir las crueles pruebas de un invierno riguroso, sosteniendo el valor y la disciplina, no pudieron menos de adjudicarle una parte en los triunfos sucesivos. Después de la toma de Sebastopol, fue nombrado Canrobert para negociar la alianza con la Suecia. Aunque los sucesos de Oriente habían modificado la situación, no podían descuidarse los medios de agresión para continuar la guerra si la paz no se firmaba.

La firma del tratado de 21 de noviembre, que con razón se atribuye á la presencia del general en jefe del ejército, produjo un efecto inmenso. Su permanencia en Suecia y su regreso por Dinamarca fue una ovación prolongada; el país escandinavo, que se creía libre de la interesada amistad rusa, aplaudía al negociador que había preparado su emancipación de una tutela humillante, debilitando al mismo tiempo el poder de un gobierno que se veía condenado al aislamiento. Desde esta fecha el general Canrobert no ha ocupado puestos diplomáticos. Su elección es obra exclusiva del Emperador, que mira con particular interés las cosas y la situación de España. Mr. Turgot está llamado á un alto puesto político en recompensa de sus servicios anteriores. La situación de Europa, como decía á ustedes, reclama estos cambios en el cuerpo diplomático.»

## ESTRANGERO.

### TURQUIA.

Acahemos de recibir el correo de Levante correspondiente al día 30 de setiembre.

Hé aquí en resumen las noticias que trae: «Se anuncia el nombramiento de un nuevo ministro de Justicia, Muktar-Bey, á quien se considera adicto á la política de lord Redcliffe.

Parece, además, que vuelven á renovarse las intrigas en lo relativo á la cuestión de los Principados.

Está acordado establecer un telégrafo turco desde Constantinopla al golfo Pérsico; á últimos de año empezará Omer á construirlo.

El papel moneda ha sufrido una nueva disminución de 20 por 100.

El puerto de Constantinopla (Galata) ha estado á punto de sufrir un incendio.

Se han reunido en Constantinopla los comisionados franceses, ingleses y otomanos para la demarcación de las fronteras de Rusia y Asia.

Dos vapores rusos y cuatro cañoneras han desembarcado doscientos hombres en Tuas (Abasia), han incendiado á Bazayet, y quemado ó tomado 21 embarcaciones turcas. Pérdida total, 2.000.000 de piastras para el comercio turco de Trebisonda.

Lord Stratford está enfermo; desahoga su mal humor contra los franceses.

A consecuencia de algunos motines promovidos en Mingrelia, la princesa Dadian ha sido privada de la regencia.»

Por la noticia de Madrid y el extranjero,

P. J. GELABERT Y POL.

## Mosaico.

La mala solterona. — Va á tertulias y á paseos para lograr sus deseos. — Si alguien le pide una polka sin compasión lo remolca. — Mira á muchos á la vez — por ver si muere algún pez. — Si vé á un galán con su dama — de envidia patea y brama. — Llega á los treinta de edad — sin que ocurra novedad, — y por llamar la atención — se afeita sin compasión. — Mas la leche virginal — le prueba bastante mal; — que cuando el cuerpo madura — tiene mala compostura. — Hace un esfuerzo y le arranca — palabras de amor á un chanca; — mas son amores platónicos — y al cabo se vuelven crónicos. — Le hace morder el anzuelo — cuando está ya medio lelo. — Y por si el tiempo le enfria — le lleva á la vicaria. — Mas él con mejor criterio — se traslada al cementerio. — Esta frustrada intencional — le dá un humor de leona, — y se la lleva el demonio — cuando hablan de matrimonio. — Lo que á otras mata de un susto — lo encuentra muy de su gusto. — Como la adule ó la mime — un chato es no ser sublimé; — y hasta en la joroba abyeeta — encuen- tra la línea recta. — Tanto á lo feo se arrima — que lo bello la lastima, — y para vengar su mengua — le presta un aspid la lengua. — Con intenciones dañinas — se puso á educar sobrinas. — Y

con sus novios la arpa — egerce su tiranía. — Las vé casarse por fin — con un chico de mastin. — Grita, patea, alborota, — le pasa, y se hace devota. — Con achaque de piedad — engresca á la vecindad, — y cada chisme que amasa — pone en conflicto una casa. — Por parecer buena y pia — elige una cofradía. — Santa Rita no le agrada — porque fué santa casada. — Y por el mal que la aflige — virgen y mártir la elige. — Se hace ayara en conclusion — y recoge buen bolsón. — Muere, y la astuta sirvienta — se lo queda por su cuenta. Esta es la historia ramplona — de la mala solterona.

Consejos sabios. — Ven á mis brazos, querida, — que ya del mundo me alejo; — mas antes de la partida, — junto con la despedida — quiero darte un consejo. — Camina por una senda — llena de espinas y abrojos, — sin tener quien te defienda, — con una túpida venda — en tus cándidos ojos. — De la boca de tu madre — oye atenta la verdad, — aunque mucho no te cuadre, — ya que has quedado sin padre — en tan inocente edad. — Mira los juegos del mundo — con bastante prevención, — que en este valle profundo — hay un demonio iracundo — que subyuga la razón. — A este genio tan cruel, — que causa tanto dolor, y tiene en sus labios miel, — y el alma llena de hiel — todos le llaman amor. — Si de sus engaños fias, y ciega culto le das, — ansias crueles é impías — en luengas noches y días — sin remedio sufrirás. — Massi con celo prudente — prevenida en contra estás, — y lo miras frente á frente, — todos los males que intente — con la razón burlarás. — Inocente como un niño — se ofrecerá á tu presencia, — puro como el blanco armiño; — mas si le muestras cariño, — agostará tu inocencia. — No temas aunque sus flechas — te dirija al corazón, — que esas armas están hechas — para que, caigan desechas — á impulsos de tu razón. — De su halago desconfía; — por mas que el huir te duela, — pues si cedes, hija mia, — sucumbirás algun día, — sin que te valga tu abuela.

Son inocentes. — Los que juegan á la lotería. — Los que pasean por la feria, acompañando hermosuras. — Los que llevan á un baile á la novia, la mamá de la novia y á un primo de la novia. — Los que se limpian las botas con el pañuelo. — Los que se estiran los pulpos por mostrar los gemelos. — Los que llevan lente para un ojo. — Los que llevan á toda hora guante blanco. — Los que se rizen el pelo los domingos. — Los que van tarareando por la calle. — Los que hablan mal de la Ristori. — Los que desconfían del mérito de la Priora. — Las mamás que llevan á la feria hijas feas. — Los que presumen de buenos mozos. — Los que hablan de crisis. — Los que se creen necesarios. — Los que llevan los bolsillos llenos de caramelos. — Los que se casan por amor. — Los que llevan botas prietas. — Los que deprimen los mirriñaques y van hacia ellos. — Los que estudian sanscrito. — Los que van por lana. — Los que se dan bombo. — Los que me juzgan sabio. — Los que me juzgan tonto. — Los que no tienen una peseta. — Los que van al teatro Real al modesto Paraíso y bajan en los entre actos á darse lustre en las butacas. — Los hombres semi-enanos que siguen por la calle á mujeres semimatronas.

Leemos en el Sport que entre los extraordinarios objetos de lujo de la rica Alemania que se presentarán en la mesa del rey de Wurtemberg, con motivo de la reunión de los huéspedes imperiales, figurará el célebre vino de Rosenwein, con cuya posesión se enorgullece la ciudad libre de Brema. Sabido es que únicamente á los burgomaestres de esta ciudad les es permitido extraer algunas botellas para su uso particular, ó para hacer un presente á los soberanos ó príncipes reinantes.

La historia del mencionado vino, del cual cada botella representa el valor de once millones de francos, encierra lo maravilloso de una leyenda.

La bodega de Brema es la mas antigua de Alemania; se halla situada debajo del ayuntamiento. Una de sus cubas, llamada Rosa, contiene el famoso vino de Rosenwein, que en la actualidad cuenta dos siglos y medio. En 1694 colocaron en esta seis grandes pipas de vino del Rin y otras tantas de Nocheimer.

En los demás departamentos de la bodega hay tambien vinos de la misma clase aunque menos añejos, contenidos en 12 grandes piezas que cada cual lleva el nombre de uno de los apóstoles.

En otras galerías se encuentran vinos de

menos tiempo, y al sacar una botella de Rosenwein, se reemplaza con vino de los apóstoles, este por otro mas joven, y así sucesivamente, de modo que, al contrario del tonel de las Danaides, dichas vasijas siempre se hallan completamente llenas.

Hé aquí como se explica que cueste una botella de Rosenwein mas de dos millones de rixdallers (cada rixdallers vale cerca de cuatro francos). Una cuba de vino de 1.020 botellas costaba 500 rixdal en 1624; contando los gastos de reparación de la bodega, las contribuciones, los intereses y los que producirían estos capitalizados, costaría hoy de 2.778.288.200 rixdallers; un vaso, ó sea la octava parte de una botella, representa el valor de 340.476 rixdallers (aproximadamente 1.361.904 francos); y por último, una gota, contando 1.000 en cada vaso, 500 rixdallers, cerca de 1.362 francos.

Los ciudadanos de Brema tienen opción á una botella cuando hospedan á un personaje cuyo nombre sea famoso en Alemania y en el resto de Europa.

Brecha al Africa. — Los descubrimientos del doctor ingles Livingston en el continente africano empiezan á llamar mucho la atención, especialmente en los grandes centros manufactureros.

El primer hecho del doctor Livingston es el descubrimiento de que hay fácil acceso al corazón mismo del Africa por el Zambesi. El delta del río es navegable hasta Tete, una distancia de 300 millas, aunque mas adelante hay rápidas corrientes que impiden la navegación; este inconveniente puede desaparecer por medio de un ferro-carril, tanto mas fácil de construir, cuanto que el hierro y el carbon de piedra abundan en las cercanías.

El segundo hecho importante es que las principales tribus del Norte del Zambesi son de muy apacible condición, y amigos experimentados del doctor. Las tribus feroces del Sur han sido tambien tomadas por el doctor Moffat, que va á establecerse entre ellas.

El tercer hecho, y por lo pronto el mas importante, es que todas estas regiones producen un algodón excelente, café indígena, azúcar, aceite, arroz, especias, frutas y otros productos tropicales que pueden cultivarse en abundancia.

Leemos en el Staffordshire-Advertiser:

«Mr. Wheaterost, cirujano de Cannok, ha practicado la delicada operación de la transfusión en la persona de una mujer llamada Wood. Inmediatamente despues del parto se le habia declarado una terrible hemorragia; hallábase ya moribunda, y con débil voz decía á su esposo su última voluntad, cuando Mr. Wheaterost concibió la idea de abrirla una vena y ponerla en comunicacion con otra que tambien abrió al marido; con la ayuda de un aparato especial logró transmitir á la mujer 17 onzas de la sangre de éste. Muy luego comenzó á hacerse sensible el movimiento del pulso, y ella misma concluyó por decir, aun antes de hallarse la operación terminada: «Me siento mejor.» Las consecuencias de la operación han sido felices; y la enferma entró pronto en via de un completo restablecimiento.

El buque ingles Endeavour, que salió de Jamaica el 27 de agosto, fué abordado á los pocos dias por un pirata que se apoderó de él, asesinando á casi toda la tripulación.

A 15 millas de la punta de Bahía, navegaba el 1.º de agosto, cuando apercibió mas distintamente que los dias anteriores, que un buque de maniobra sospechosa le daba caza.

El capitán Durat y 13 marineros fueron asesinados á sangre fría; 7 lograron escaparse á fuerza de remo en un bote, y al cabo de cuatro dias, estenuados de hambre, sed y ransancio, fueron recogidos en alta mar por el vapor Cou-woy, que los dejó en Kingston, el 27 de agosto.

Historia del perro. — Robar de blanco hueso, duro ripio, — levantar la patita con donaire, — y al satchicon morir del municipio.

Por los sueltos,

J. FIOL.



## CORREO DE HOY.

El vapor *El Mallorquin* ha fondeado en este puerto, sin la menor novedad, procedente de Barcelona, a las ocho de la mañana, conduciendo a bordo la correspondencia pública y 75 pasajeros, entre ellos 6 religiosas esculpas que pasan a la villa de Sóller.

BARCELONA, 15 de octubre.

En cuanto por parte telegráfica se tenga noticia cierta del día en que deben arribar a nuestro puerto los señores duques de Montpensier, el Esco. Ayuntamiento publicará una alocución anunciando el ceremonial que deberá observarse en el recibimiento de los augustos viajeros y los obsequios que se les tributarán durante su corta permanencia en Barcelona. SS. AA. entrarán por el portillo de la Paz, y pasando por la Rambla y calle de Fernando VII se dirigirán a la Catedral antes de pasar a Palacio. Las tropas formarán en la carrera, mientras las salvas de la artillería y el vuelo de todas las campanas de las iglesias anunciarán su llegada.

Se ha formado una lista de los establecimientos y edificios públicos que SS. AA. podrán visitar con preferencia durante su estancia en Barcelona. Al paso que son muchas las personas que insisten en la idea de que sería muy oportuno improvisar una pequeña exposición industrial, en nombre de varios artistas se nos ha rogado manifestáramos que también en la Lonja podría arreglarse una exposición artística, en la que figuraran las obras de mérito que varios particulares conservan en sus casas, y que indudablemente les facilitarían para este objeto.

En esta capital se están haciendo grandes trabajos para adorno de la iglesia y partes accesorias del monasterio de Monserrate. Se ha confiado a la experimentada actividad del Sr. Caba, y bajo la dirección de un entendido artista, el

apresto de colgaduras, arañas y demás que se necesita para el referido objeto. SS. AA. ocuparán la sala abacial del monasterio, levantándose para ellos la orden de clausura. A la entendida dirección del señor Cuyás, dueño del café de las Siete Puertas y repostero de cámara de S. M., se ha confiado el servicio de todo lo concerniente al espresado ramo. Según verán nuestros lectores en el parte teleográfico de Marsella que insertamos en otro lugar, el día 11 SS. AA. se hallaban en Milán.

### PARTES TELEGRAFICAS PARTICULARES.

Madrid, miércoles, 14 de octubre. La *Gaceta* publica la autorización para la constitución definitiva en Barcelona de la sociedad titulada *Esperanza*.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 39-35.—Diferida, 26-90.—Hay dinero.—Escasea el papel.

Paris, miércoles, 14 de octubre. Londres 14.—El *Times* desmiente el rumor de que la Compañía de las Indias carezca de dinero, y dice que la Compañía cuenta hasta el día con recursos suficientes para el pago de sus obligaciones.

Bolsa de hoy.—3 por 100 francés, 67-15.—4 y 1/2 por 100 id., 90-60.—Fondos españoles, sin cotizar.

Londres 14.—Consolidados ingleses, 88 1/2, por cuenta de noviembre. Diferida española, sin cotizar.

Marsella, miércoles, 14 de octubre. Calcuta 8 de setiembre.—No se ha hecho operación alguna militar, porque las impetuosas lluvias que caen impiden las marchas.

Las plazas amenazadas están provistas por un mes.

4,300 rebeldes han dispersado cerca de Dinapore a 6,000 auxiliares de los ingleses. Estos condenan como peligroso el alistamiento de tales auxiliares.

Las procesiones y fiestas de los musulmanes en Calcuta se han presentado amenazadoras. La guarnición tuvo que pasear algunos cañones.

por las calles para imponer a los tumultuosos. Las cartas se quejan de la insuficiencia de los refuerzos ante una revolución popular. SS. AA. los Duques de Montpensier se hallaban el 11 en Milán. Se embarcarán en Génova a bordo de la *Berenguela*.

Marsella, miércoles, 14 de octubre. Bombay 17 de setiembre.—El general Havelock después de la disputada victoria de Bitoor regresó a Cawnpore. El general Outram le lleva refuerzos.

Los ingleses han rechazado un asalto furioso dado por los rebeldes contra la plaza de Lucknow.

El general Wilson cuenta dar prontamente el asalto a Delhi.

Los insurgentes de Uda tienen circunvalada la ciudad de Benarés.

En Allahabad han sido desarmados cuatro regimientos de indígenas que se habían insurreccionado.

Egipto 6.—Said-Baja y el conde Olloff visitarán Suez.

Porto Rico, miércoles, 14 de octubre. P. J. GELABERT Y POLY.

## PALMA.

### CRONICA RELIGIOSA.

Santo del día de mañana.

SANTA EDUVIGIS DUQUESA DE POLONIA.

AFECIONES ASTRONOMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol a las 6 hs. 12 ms.

Pónese a las 5 " 18 "

Flora en que debe señalar el reloj al medio día verdadero.

Las 11 hs. 45 ms. 34 seg.

### AVISOS OFICIALES.

#### ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de día para mañana: el comandante graduado capitán del regimiento infantería de Luchana, don Marcelino San Martín.

Parada; Luchana, provisiones, el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

### FERIAS DE INCA.

Se celebran en este año los domingos veintey cinco del que rige, primero y ocho de noviembre próximo viniente. Y para desvanecer las dudas que en este particular se han ofrecido, se inserta el presente anuncio en los periódicos, rogando a los señores Alcaldes de los pueblos de la isla dispongan su publicación. Inca, 10 de octubre de 1887.—El Alcalde—Miguel Amér.

### EMBARCACIONES DESPACHADAS.

Para Barcelona vapor *Rey D. Jaime I*, de 229 toneladas, cap. don Gabriel Medinas, con 29 marineros, 42 pas., balsa y efectos.

Para Argel laúd *San Pablo*, de 20 ton., patron Pascual Ferrer, con 5 mar., 2 pas., aceite y efectos.

Para Barcelona juveque *San Sebastián*, de 72 toneladas, pat. Miguel Porcel, con 8 mar., un pasajero, cueros y efectos.

Para Santa Pola laúd *Concepcion*, de 39 toneladas, pat. Juan Bautista Frau, con 9 mar., un pasajero, trigo y efectos.

Para Valencia id. *San José*, de 30 ton., capitan don Francisco Mateu, con 6 mar. y lustre.

# SECCION DE ANUNCIOS.

## Ultima feria de Llummayor.

En dicha villa el sábado por la tarde quedará abierta al público una casa de comida en la calle del Borne y casa denominada del *Esperit Sant*, en donde se servirá con todo esmero, aseo y puntualidad a los precios que a continuación se expresan: DESAYUNOS: chocolate con ensaimada de uno a dos rs. vn.—ALMUERZOS: a precios convencionales.—COMIDAS: desde 4 rs. vn. por arriba. Si se quieren comidas extraordinarias, deberá avisarse con algunas horas de anticipación.—CENAS: ídem ídem. Lo que se avisa al público para inteligencia de los concurrentes a la Feria, a fin de que puedan disfrutar de comodidades de que hasta ahora han carecido.

## AVISO AL PÚBLICO.

En la fonda de las Cuatro Naciones, calle de las Carazas, núm. 32, encontrándose de paso un comisionado en géneros de China, tiene el honor de ofrecer a este respetable público, tan solo por CUATRO DIAS, un brillante surtido en la invariable moda de pañuellería bordada de China, pañuelos de Nipis bordados para mano de señora, y los acreditados mirinaques de tan buen efecto a 13 reales uno.

### CAMBIO DE DOMICILIO.

Mr. DESCOLE, dentista mecánico de Paris, ha trasladado su habitación calle de San Nicolás, encima la tienda del señor platero Sr. Carlota, teniendo la entrada en la calle de Puigdor.

Mr. DESCOLE, garantiza por quince años todas las piezas que coloca, como también todas las demás piezas pertenecientes a la boca.

### LA ORIENTAL.

Tienda de sederías, tanas, lienzo y otros géneros, calle de Cirerol, n.º 7.

Se acaba de recibir un variado surtido de pañuelos de crespón bordado y lisos recién llegados de la China, los que se espenderán a precios sumamente módicos.

Los Sres. Amigó hermanos, dueños de este establecimiento, tendrán una satisfacción en complacer y enseñar dicho surtido a cuantas personas gusten honrarles, tomándose la molestia de entrar en dicha tienda.

### MIRINAQUES.

Mayor baratura en casa.

En la tienda de José Cabot, frente al *Forn fondo*, hay un abundante surtido de los acreditados mirinaques de Filipinas a 10 rs. vn. uno y colección de artículos de China a precios sumamente equitativos.

### AL PÚBLICO.

Doña Francisca Nevot, ha abierto una casa para pupilos, calle del horno de Frasquet, número 11, manzana 232, la que ofrece un esmerado servicio a los que quieran honrar su nuevo establecimiento.

### CAFE DE LAS DELICIAS.

Mañana 17 en dicho café, situado detrás de la Carnicería nueva, se dará la función siguiente:

1.º El *Clavatore*.  
2.º Aria de la *Luchía*, cantada por la señora Balbina.

3.º La zarzuela nueva en dos actos titulada *La muger liviana* o sea el pago de amor.

A las 7 1/2.

## GRAN BARATO DE PAÑOS.

PLAZA DE S. FRANCISCO NUM.º 27.

Acaba de abrirse un establecimiento de géneros para invierno, a precios extraordinariamente baratos, como son: paños de todos colores y de todos precios: ídem mezclas del mejor gusto para trajes: ídem cuadritos para trajes de caballero: ídem satenes negros: ídem castores: ídem pañuelos de lana: ídem de algodón: ídem tartan para forros.

LA PERSONA QUE DESEE ADQUIRIR UN

predio en el término de Puigpuent, de extensión de 56 cuarteradas y un cuartón, con casa rústica, y manantial; tiene labrantía poblada de olivos y algarrobos y parte de bosque; acuda a la casa habitación de don Mateo Bordoy, frente al Pórtico de Santo Domingo, para tratar sobre la venta.

### ALQUILER

En la calle de los Angeles, número 32, hay un tercer piso para alquilar. Dará razón el sastre Mir, frente San Nicolás.



El vapor correo *El Rey D. Jaime I* al mando de su capitán don Gabriel Medinas, saldrá de este puerto para

IVIZA Y VALENCIA.

el lunes 19 del actual a las ocho de la mañana. Admite carga y pasajeros. Se despacha en la plazuela de las Copiñas, número 44.

NOTA. Se advierte a los cargadores que los registros tanto para Iviza como para Valencia se cerrarán el sábado a las dos de la tarde.



El vapor *El Mallorquin*, su capitán D. José Estade y Sabater, saldrá para Barcelona el LUNES 19 del actual a las tres de la tarde en punto, con la correspondencia. Admite carga y pasajeros a los precios siguientes: Cámara de popa 60 reales, cámara de proa 40 rs. y sobre cubierta 20 rs. Se despacha en la calle de la Portería de Santo Domingo, número 1.º cuarto entresuelo.

PALMA: IMPRENTA DE PEDRO JOSE GELABERT, editor responsable.